
Les chasse-marée et la route du poisson

Réduire la distance pour approvisionner Paris du XIII^e au XVIII^e siècle

Sandrine Robert

**Édition électronique**

URL : <http://journals.openedition.org/tc/8943>

DOI : 10.4000/tc.8943

ISSN : 1952-420X

Éditeur

Éditions de l'EHESS

Édition imprimée

Date de publication : 17 mai 2018

Pagination : 132-135

ISBN : 978-2-7132-2750-9

ISSN : 0248-6016

Référence électronique

Sandrine Robert, « Les chasse-marée et la route du poisson », *Techniques & Culture* [En ligne], 69 | 2018, mis en ligne le 17 mai 2020, consulté le 05 janvier 2021. URL : <http://journals.openedition.org/tc/8943> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/tc.8943>





Sandrine Robert

Les chasse-marée et la route du poisson

Réduire la distance pour approvisionner Paris du XIII^e au XVIII^e siècle

Le développement des prescriptions religieuses en matière d'abstinence alimentaire provoque une augmentation sensible de la consommation du poisson de mer dans le Nord de l'Europe à partir du milieu du x^e siècle. Il implique l'établissement d'un réseau commercial reliant les ports de pêche à des marchés importants qui se développent en particulier dans les villes. Celles-ci sont alors fortement dépendantes de leur distance aux points d'approvisionnement, car la chair du poisson est fragile et ne peut se consommer au-delà d'un délai relativement court. La limite par rapport aux côtes de la mer est estimée entre 97 et 117 km par N. de La Mare au XVIII^e siècle¹. Certes les moyens de conserve, déjà bien étudiés par ailleurs, permettent d'allonger le délai de consommation, mais les sources écrites attestent, dès le XIII^e siècle, la vente du poisson de mer frais dans une ville comme Paris, située à 50 km au-delà de la limite théorique d'acheminement. Paris se situe alors à 4,5 jours de route des plus proches ports littoraux à la vitesse normale par le roulage pratiqué par les marchands. Cette distance aurait dû être un frein à son approvisionnement en produits de la mer, mais, au XIV^e siècle, des marchands provenant de Dieppe, Le Tréport, Honfleur et même de Calais et Dunkerque, soit des ports distants de 172 à 293 km, fournissent le marché parisien par la route, qui apparaît alors comme le moyen le plus rapide pour le transport du frais. On peut acheter aux Halles du poisson frais 1,5 jour après son retour au port. Dans tous les cas, le poisson ne peut jamais être vendu à plus de 5,5 jours en hiver et 4,5 jours en été (pour un poisson de trois nuits, parti à la marée du matin et transporté en 34 heures), ce qui apparaît comme étant la norme de vente (et de consommation?) au Moyen Âge.

En imposant, dès le XIII^e siècle, un emballage normalisé et soigneux de la marchandise dès son conditionnement au port, les pouvoirs publics vont contribuer à transformer la marée en un bien jugé comestible, et loyal et les normes strictes imposées à la vente vont obliger les transporteurs à raccourcir leur délai de livraison. L'augmentation de la vitesse d'acheminement

est utilisée comme moyen pour pallier la péremption rapide du produit. Sur des charrettes ou à pied, en chassant le cheval ou l'âne devant eux, les chasse-marée (nom donné aux transporteurs spécialisés dans le transport du poisson et des coquillages frais) parcourent l'espace qui les sépare de la capitale dans un délai de 34 heures en moyenne. Ces délais sont comparables à ceux des courriers à pied et chevaucheurs dépendants de l'Écurie royale pour le roi et ses Conseils soit 150 à 170 km par jour (Bautier 1987 : 97). La quête de rapidité des chasse-marée est largement relayée par le roi et le prévôt de Paris qui, sans agir directement sur les infrastructures routières ou l'organisation matérielle du transport, produisent une législation avantageuse pour le commerce et le transport de la marée. Cette législation fluidifie l'achat du poisson dans les ports et la vente à Paris, limite les obstacles rencontrés par le chasse-marée sur la route et incite les transporteurs picards et normands à faire de la capitale une de leur principale destination. Grâce à la vitesse, l'approvisionnement d'une denrée particulièrement périssable est rendu possible

et peut avoir un impact sur l'organisation des transports et des marchés.

Les textes concernant les axes de circulation empruntés par les chasse-marée apparaissant relativement muets, une cartographie inédite est proposée à partir de la spatialisation systématique des mentions et de l'analyse des microtoponymes. Une analyse des graphes laisse ressortir les itinéraires et les nœuds routiers potentiellement les plus sollicités dans le déplacement des chasse-marée au Moyen Âge entre la Manche et Paris. Les traces de ce transport tombé en désuétude à partir de la deuxième moitié du XIX^e siècle sont toujours bien présentes dans les noms des lieux-dits actuels. Elles intriguent ceux qui les croisent sur les cartes ou les découvrent au détour d'un chemin de randonnée.



1. La pêche s'effectue souvent la nuit et lorsqu'ils pêchent près de la côte, les petits bateaux peuvent livrer le jour qui suit. Sinon, des petits bateaux gagnent à force de rames le port pendant que la pêche continue (Duhamel du Monceau 1772 : 367). Les pêcheurs doivent trier les poissons, pour qu'on puisse distinguer les harengs d'une nuit, de ceux de deux ou trois nuits (Duhamel du Monceau 1772 : 341). Un arrêt du 23 mai 1765 précise que « le hareng de trois nuits ne pourra être vendu qu'aux revendeurs et chasse-marée » (Duhamel du Monceau 1772 : 371-372).

Les chasse-marée connaissent, depuis le début des années 1990, un regain d'intérêt de la part des passionnés de chevaux. En 1999, la quatrième édition de la Route du Poisson, *Route deuch'Pichon* en picard, créée en 1991 par les Haras de Compiègne pour lutter contre l'extinction de la race du Boulonnais, fut suivie par 200 000 à 300 000 personnes entre Boulogne sur Mer et Vincennes (Pégard & Pruneau 2001). La route du poisson entre Dieppe et Paris est également parcourue à nouveau par des cyclistes qui se mettent en scène sur le web tandis qu'une chanson écrite par Jean-François Battez évoque l'histoire d'un chasse-marée fictif².



En ligne

Retrouver l'article complet sur journals.openedition.org/tc : *Techniques&Culture* 69 « Le temps des aliments ».

Notes

1. Nicolas de La Mare, 1719, *Traité de la police, où l'on trouvera l'histoire de son établissement, les fonctions et les prerogatives de ses magistrats...* Tome III. Paris : M. Brunet : 320.
2. Cf. la vidéo : *Sur la route des Chasse-Marée* [youtube.com/watch?v=gm_qSh-Zxsg]. On y entend la chanson « Jean de Boulogne » de Jean-François Battez, extraite de l'album *Entre le ciel et l'eau*. Paroles de la chanson et photos de la *Route du Poisson* 2012 : attelages-magazine.com/actu/jean-de-boulogne-chasse-maree-de.html.

Iconographie

Image d'ouverture. Roussel, *Retour de pêche aux maquereaux*. Le déchargement et l'emballage devaient être réalisés rapidement, car, à quelques heures de différence, la marée pouvait perdre brutalement de la valeur lorsqu'il n'était plus possible d'atteindre Paris avant la fer-

meture de la Halle le lendemain. © Musée Opale Sud, Berck-sur-Mer.

1. Georges Maroniez, *Nuit à Berck*, 1914. © Musée Opale Sud, Berck-sur-Mer. Avec l'aimable autorisation de son conservateur : Georges Dilly.

L'auteur

Sandrine Robert est maître de conférences à l'École des hautes études en sciences sociales dans le Groupe de Géographie et d'Histoire des Territoires, de l'Environnement, des Ressources et des Sociétés (GGH-Terrres - CRH). Archéographe, ses recherches portent sur la résilience des paysages dans la longue durée. Elle analyse, en particulier, les modalités de transmission des réseaux routiers. Elle a publié *Sources et techniques de l'archéogéographie planimétrique* (Presses universitaires de Franche-Comté, 2011) et avec N. Verdier, *Dynamique et résilience des réseaux routiers. Archéogéographes et archéologues en en région Ile-de-France* (FERACF, 2014).

Références

- Bautier, R. 1987 « La route française et son évolution au cours du Moyen Âge », in Académie royale de Belgique, *Bulletin de la Classe des Lettres et des Sciences morales et politiques* 73 (1-2) : 70-104.
- Pégard, O. & J. Pruneau 2001 « La Route du Poisson », *Ethnologie française* 31 (1) : 161-168.

Pour citer l'article

Robert, S. 2018 « Les chasse-marée et la route du poisson. Réduire la distance pour approvisionner Paris du ^{xiii}e siècle au ^{xviii}e siècle », *Techniques&Culture* 69 « Le temps des aliments », p. 132-135.